

« Art. 4. Tutta la rete stradale per le provincie siciliane verrà ultimata nel termine improrogabile di dieci anni a cominciare dall'anno in corso, e la spesa complementare all'uopo autorizzata sarà iscritta nel bilancio dei lavori pubblici in apposito capitolo da istituirsi sotto la denominazione: *Compimento della rete stradale nazionale, e costruzione di ponti nelle strade provinciali di Sicilia*: e ripartita per l'esercizio 1866 in lire 300,000; pel 1867 in lire 600,000; e in lire 1,600,000 per il 1868 e successivi. »

Prego il signor ministro dei lavori pubblici a dichiarare se accetta le modificazioni proposte dalla Commissione a questo disegno di legge.

**JACINI, ministro pei lavori pubblici.** Io mi riservo, quando si verrà alla discussione degli articoli, d'indicare a quali intenderei proporre emendamenti.

**PRESIDENTE.** Ma frattanto acconsente che la discussione si faccia sul progetto com'è modificato dalla Commissione?

**MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI.** Aderisco.

**PRESIDENTE.** È stato inviato al banco della Presidenza, dagli onorevoli Camerata-Scovazzo Lorenzo, e Botta, un ordine del giorno che è così espresso:

« La Camera invita il Governo a voler prontamente approvare i progetti d'arte, relativi alle strade dichiarate nazionali in Sicilia, sin qui stati presentati, a provvedere alla solerte esecuzione di quelle opere, per le quali già sono state autorizzate le spese, e passa alla discussione degli articoli. »

Venne pure, dal deputato Tozzoli, proposta un'aggiunta di alcuni articoli a questo disegno di legge. Sebbene si debbano prendere ad esame dopo la discussione degli articoli che compongono il progetto medesimo, non ostante se ne darà ora lettura, affinchè la Camera possa averne cognizione.

**SILVESTRELLI, segretario. (Legge):**

« Art. 5. È assegnato altresì un fondo di 20 milioni di lire per portare a compimento le opere stradali intraprese nelle provincie napolitane e rimaste abbandonate per virtù della legge 20 marzo 1865, non che per promuovere e sussidiare in quelle medesime provincie l'apertura di nuove strade provinciali, comunali e consortili.

« Per costituire questo fondo potranno prelevarsi 10 milioni dal prodotto della vendita dei beni demaniali decretata colla legge 21 agosto 1862 (n° 793).

« Esso sarà iscritto nei bilanci degli anni 1867, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 e 76 del Ministero dei lavori pubblici in rata non maggiore di un milione e mezzo pel primo anno e del doppio per gli anni susseguenti.

« Art. 6. I sussidi alle provincie, ai consorzi ed ai comuni spetteranno di pieno diritto semprechè si tratti di nuove strade che servano a mettere in comunicazione almeno un comune con un altro, escluse quelle che servano per l'interno dell'abitato e del territorio di un paese, e consisteranno nella quarta parte del va-

lore totale dell'opera senza comprendere gli studi, gl'indennizzi ai padroni del suolo che si occupa e qualunque altra spesa accessoria.

« Art. 7. Il sussidio sarà pagato a lavoro compiuto e collaudato se l'opera non eccederà il valore di lire 4000; da 4001 in sopra si potrà pretendere, semprechè si abbia diritto, ad una somma non minore di lire 1000.

« Art. 8. Nel caso che lo sviluppo delle opere fosse tale da eccedere la somma stanziata nel bilancio di un anno, il supero sarà pagato nell'esercizio dell'anno susseguente; e la riduzione si praticherà sempre su quelle provincie e quei comuni che avessero minore deficienza di strade.

« Art. 9. La conservazione delle strade, che per tal modo saranno costruite, sarà a norma della legge comune, e un regolamento ministeriale stabilirà tutto ciò che riguarda l'esecuzione della presente legge. »

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta. La parola spetta all'onorevole Monti Coriolano.

**MONTI CORIOLANO.** Io era indisposto di salute allorchè nell'ufficio a cui apparteneva si trattò della legge che oggi viene in discussione. Perciò non potei comunicare ai miei colleghi dell'ufficio le osservazioni che mi sembrano importanti nell'argomento. Sono quindi astretto, quasi direi, mio malgrado di portare al cospetto della Camera quelle osservazioni, e spero che essa me lo vorrà in sua cortesia consentire. Io non intendo di fare aperta opposizione alla legge; anzi mi auguro di avere e dal signor ministro dei lavori pubblici, e dall'onorevole relatore della Commissione schiarimenti tali che valgano a farmi rinunciare al proposito che quasi avrei di rifiutare il mio voto alla legge medesima.

Di due sorta sono le osservazioni che intendo di svolgere; le une risguardano il rispetto tecnico; le altre il rispetto amministrativo e finanziario.

Cominciando dal rispetto tecnico non so nascondere che in realtà mi ha recato stupore il vedere valutare centinaia di chilometri di strade ordinarie ad inghiata al ragguardevole saggio di oltre 30 mila lire il chilometro, come espone la stessa relazione ministeriale. Io fin da giovane mi sono occupato di strade, ed ho lavorato in paesi montuosi, ho eseguito piani in vallate delle Alpi. Non conosco in verità il suolo della Sicilia, ma credo che, comunque il medesimo possa essere aspro e difficile, non possa mai eguagliare quello asprissimo e difficilissimo sottoposto alle Alpi.

Non comprendo pertanto come nella costruzione di queste strade possa il ragguaglio di più centinaia di chilometri ascendere ad oltre 30 mila lire per ciascuno.

Le strade comuni ad inghiata, a differenza delle strade ferrate nella costruzione delle quali si deve affrontare le difficoltà che si parano innanzi ed eseguire per conseguenza grandiosi lavori, si acconciano di loro natura agevolissimamente ad ogni minima accidentalità